

Aftenposten 18.09.09

Trusler i isfritt polhav

JAN-GUNNAR WINTHER- direktør, Norsk Polarinstitutt

ÅPENT HAV. Skipstrafikk over et delvis isfritt polhav er en utfordring. Den største trusselen er olje. Det er ingen effektiv måte å samle opp olje i is på.

Skipstrafikk. Om 10 til 20 år kan vi komme til å oppleve at de sentrale delene av Polhavet i Arktis er tilnærmet isfritt på den varmeste tiden av året. Dette åpner nye muligheter, men mer skipstrafikk øker også risikoen for langvarige skader på naturen. I dag finnes ikke den nødvendige harmoniseringen av regelverk eller beredskapskapasitet til å møte denne utviklingen.

Stor betydning.

Et delvis isfritt polhav vil i seg selv få konsekvenser, ikke minst for dyre- og plantelivet i havet, og også for menneskelig aktivitet og næringsliv. Polhavet har hittil vært vanskelig tilgjengelig nettopp på grunn av isdekket. Om noen tiår må vi derimot regne med at Polhavet kan bli en internasjonal skipsled av stor betydning.

Skip som i dag må gjennom Suez-kanalen eller enda større omveier på vei mellom Asia og Europa vil kunne seile tvers over Nordpolen og dermed redusere seilingstiden med inntil 14 dager.

Ny motorvei til havs.

I disse dager er det tyske skipet «Beluga Fraternity» som det første ikke-russiske handelsskip på vei fra Sør-Korea til Vest-Europa gjennom Nordøstpassasjen. Seilingen regnes som en milepæl i internasjonal skipsfart og forteller noe om hvilke muligheter som ligger i et isfritt arktisk hav.

En seilingsled tvers over Polhavet, gjennom Beringstredet og Framstredet, er enda mer interessant først og fremst fordi den er kortere og mer tidsbesparende. Her kan skipene dessuten gå i internasjonalt farvann hele veien.

Ikke rustet.

En slik ny seilingsled mellom kontinentene er det foreløpig ingen polarnasjoner som er fullt ut rustet til å håndtere, heller ikke Norge. Sannsynligheten for at Polhavet blir farbart for skip deler av året i løpet av de nærmeste 10 til 20 år er så stor at vi allerede nå må begynne å finne løsninger på utfordringene som knytter seg til den økte trafikken.

Utfordringene er mange og kompliserte. Sikkerhet og beredskap er én ting, skader på miljøet ved ulykker en annen. Begge deler er vesentlige problemstillinger for alle de fem nasjonene som grenser til Polhavet. I dag utgjør fiskebåter, forskningsskip, turist- og cruisetrafikk samt kullasteskip til og fra Svea-gruven den vesentlige delen av skipsfarten rundt Svalbard. Det

kan bli bygd flere olje- og gassinstallasjoner i Barentshavet og Nordvest-Russland de nærmeste årene.

Denne virksomheten vil føre med seg mer skipstrafikk, og med mindre is i disse farvannene vil også cruise- og forskningsseilaser samt fiskeriaktiviteten øke. I tillegg kommer altså nye seilingsleder mellom kontinentene, trolig med store container- og lasteskip.

Lappeteppe av regler.

I dag er regelverket for skipsfart i Polhavet som et lappeteppe uten tilstrekkelig koordinering nasjonene imellom. Polarnasjonene stiller ulike krav til fartøy som ferdes i disse farvannene. I dag er sjøkartene i Polhavet mangelfulle. Andre hjelpemidler som elektroniske navigasjonssignaler og satellittovervåking må bygges ut for å gjøre trafikken tryggere. FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, spiller en nøkkelrolle i arbeidet for å koordinere og fastsette sikkerhets- og miljøkrav.

Arktisk råd er også et viktig forum for slike spørsmål, og Norge må derfor bruke begge disse kanalene aktivt i arbeidet med å forbedre sjøfartssikkerheten i nord. Disse ambisjonene er innbakt i den nye stortingsmeldingen om Svalbard og i Regjeringens videreføring av sin nordområdesatsing, «Nye byggesteiner i nord». Innsats på dette området krever langvarig nasjonal politisk vilje og et sterkt og smidig internasjonalt samarbeid i en prosess som kommer til å ta mange år. Derfor er dette allerede en hastesak.

Aktuell seilingsled.

Tid er penger også for internasjonal skipsfart. Derfor er Polhavet en høyst aktuell seilingsled mellom Asia og de store europeiske havnene. Store rederier er i likhet med tyske Beluga allerede i gang med å sette opp regnestykker. Flere er i gang med å isforsterke båtene sine. Økonomien ligger i kortere seilingstid, men å forsikre et skip og en last gjennom Arktis vil trolig være dyrt. Det kan også komme til å koste for mye å isforsterke et skip som bare kan gå i Polhavet noen få måneder i året.

Tidsbesparelsen kan også bli begrenset fordi det alltid vil være islagte områder å styre utenom. For å klare det må fartøyet gå saktere, og skipperne må ha pålitelige satellittkart time for time for å se isforholdene på lang avstand.

En kan ikke regne med at havet på Nordpolen vil være hundre prosent isfritt, bare seilbart. Men rederiene regner også på sikkerhet i et større bilde, for i de sørlige seilingsledene er det krig og piratvirksomhet som utgjør de største faremomentene for skipsfarten.

Det store skrekkscenariet.

Den aller største trusselen mot havmiljøet i arktiske strøk er oljeforurensning. I dag finnes det ingen effektiv måte å samle opp olje i is på. Den nærmeste løsningen er å brenne den av, med de miljøkonsekvensene det får. Derfor vil et utslipp av for eksempel tung bunkersolje i Polhavet være en katastrofe for naturmiljøet.

Den arktiske naturen er sårbar og tar lang tid å lege. Tiden det tar å komme til for å begrense et oljeutslipp blir lenger jo lengre unna nærmeste havn uhellet skjer. I dag er responstiden på

et oljeutslipp utenfor østkysten av Svalbard i beste fall ett til to døgn. Om uhellet skulle skje nærmere Nordpolen, kan en selv tenke seg hva som kan bli følgene. Et utslipp av tung bunkersolje gjør omfattende skade og har langvarig virkning selv i åpen sjø i Arktis.

Et annet moment er driftsutslipp som økt skipstrafikk fører med seg. Forskningsresultater tyder på at langtransportert sot er med på å fremskynde smelteprosessen i havisen i Arktis. Sotpartiklene som legger seg på isen gjør at den reflekterer mindre sollys og dermed smelter raskere.

På den andre sida bruker skipene mindre drivstoff totalt sett om de går ei kortere rute over Polhavet enn via omveien i sør.

Svalbard som beredskapsbase.

Svalbard er den nordligste sivilisasjonen i Polhavet, og øygruppens strategiske beliggenhet gjør at det er naturlig å se den som en fremtidig base for overvåking, sikkerhet, redning og oljevernberedskap. De ressursene Svalbard har i dag er langt fra tilstrekkelige til å takle store ulykker i Arktis.

Med kommersiell skipstrafikk over Nordpolen kommer behovet for mer langtrekkende helikoptre og en langt bedre oljevernberedskap i form av utstyr og båter som kan gå langt og nå raskt frem. Norge har en plikt som polarnasjon til å drive frem en utvikling som følger de høyeste standarder for å hindre både konflikter, ulykker og miljøkatastrofer i Polhavet.

Det bør skje raskt, for mens tidkrevende prosesser og avtaleverk skal falle på plass smelter isen i Polhavet.



Nordvestpassasjen



Nordøstpassasjen



Potensielle seilingsruter tvers
over Polhavet



Minimum utstrekning
av havis på 1970-tallet



Minimum utstrekning
av havis i 2007

